

Startnotitie herinrichting omgeving spooronderdoorgang Ouddiemerlaan

1. Aanleiding

De overweg op de Ouddiemerlaan bij station Diemen wordt vervangen door een spooronderdoorgang. Tijdens de aanleg van de spooronderdoorgang wordt een tijdelijke overweg aangelegd aan de westkant van de Ouddiemerlaan. Ook zijn werkterreinen nodig en tijdelijke stationsvoorzieningen (o.a. parkeren en fietsenstallingen). Al deze werkzaamheden hebben tot gevolg dat de omgeving van station Diemen op de schop gaat de komende jaren. Na het gereedkomen van de spooronderdoorgang en het weghalen van de werkterreinen en tijdelijke stationsvoorzieningen, zal het gebied opnieuw moeten worden ingericht. Daarvoor moet een inrichtingsplan worden opgesteld.

Deze startnotitie bevat een voorstel op hoofdlijnen voor de bestuurlijke ambities en de onderwerpen die in de planvorming aan de orde moeten komen en een voorstel voor de aanpak (het proces en organisatie)

2. Bestuurlijke ambities, randvoorwaarden, bestaande beleidskaders

Bestuursovereenkomst spooronderdoorgang (2016)

De aanleg van de spooronderdoorgang is sterk bepalend voor de mogelijkheden tot herinrichting van het gebied. Dit heeft enerzijds te maken met de doorsnijding van het maaiveld en de nieuwe routes die ontstaan door de aanleg van de spooronderdoorgang voor autoverkeer, fietsverkeer en voetgangers. Anderzijds komt dit ook de voorzieningen die nodig zijn bij station Diemen (parkeerplaatsen, fietsenstallingen, kiosk, kiss & ride, bushaltes, kaartautomaten). De uitgangspunten voor de aanleg van de spooronderdoorgang zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst, een klanteisen specificatie en een bijbehorende ontwerpnota. De uitgangspunten die betrekking hebben op de omgeving van de spooronderdoorgang moet worden meegenomen in het op te stellen inrichtingsplan.

In het raadsvoorstel inzake de bestuursovereenkomst is aangegeven dat een gemeentelijke projectgroep wordt ingesteld voor het opstellen van een inrichtingsplan voor de omgeving van het station en de onderdoorgang. De volgende onderwerpen worden daarbij genoemd:

- de locatie van de bushaltes;
- de locatie en de omvang en regulering van parkeerplaatsen;
- de locatie en de omvang van de fietsenstallingen;
- de herinrichting van het Van Gemertplein aan de zuidzijde
- de herinrichting van het parkeerterrein aan de noordzijde;
- de aansluiting op de rotonde aan de zuidzijde;
- de aansluiting op de Ouddiemerlaan ter hoogte van Buitenlust en de Harmonielaan aan de noordzijde.

Structuurvisie Diemen (2011)

In de gemeentelijke structuurvisie is bij de ambitie/visie voor 2040 onder andere opgenomen dat de infrastructurele barrières om elkaar in Diemen te ontmoeten in 2040 zoveel mogelijk zijn weggenomen. De spoorwegovergang bij station Diemen is integraal aangepakt, waarbij ook is gekeken naar de directe omgeving.

Bij het onderdeel Knooppunten OV is opgenomen dat de gemeente de stations in Diemen en de directe omgeving verder wil intensiveren om de knooppuntfunctie te versterken en om de barrièrewerking te verminderen. Onderzocht zal worden of verdere verdichting op en rondom de stations mogelijk is. Station Diemen is onderdeel van de centrale lokale OV-as in Diemen waar goede overstapmogelijkheden en goede haltevoorzieningen nodig zijn.

Voor Spoorzicht is opgenomen dat door combinaties van verschillende ruimteclaims interessante mogelijkheden kunnen ontstaan voor nieuwe ontwikkelingen die aansluiten op station Diemen. Natuur, recreatie, woningbouw en bedrijvigheid kunnen hier in combinatie met elkaar tot ontwikkeling komen, waarbij afhankelijk van de situatie en doelstelling, de nadruk op groen, blauw of rood kan komen te liggen. Ecologische routes langs de hoofdinfrastructuur dienen behouden c.q. versterkt te worden.

Motie gemeenteraad inzake sociale woningbouw (2015)

Door de gemeenteraad is in november 2015 een motie aangenomen om *‘De Raad een overzicht te doen toekomen over de locaties in het bezit van de gemeente en corporaties waar sociale woningbouw mogelijk is en daarbij per locatie aan te geven welke stedenbouwkundige en milieu technische beperkingen er zijn alsmede per locatie een ontwikkeltraject te formuleren’*.

Inmiddels is door het college van BenW n.a.v. deze motie een doelstelling geformuleerd: Realiseer 500 sociale huurwoningen, deels onder de aftoppingsgrens en deels onder de huursubsidiegrens en zorg ervoor dat deze tenminste 30 jaar (of bij voorkeur eeuwigdurend) als sociale huurwoning beschikbaar blijven. Ook is een verkenning uitgevoerd naar mogelijke locaties. Zie bijlage 1 voor het deel over Spoorzicht. Naast de grotere woningbouwlocaties in Bergwijckpark en op Plantage de Sniep wordt ook de omgeving van de spooronderdoorgang genoemd als mogelijke locatie. Door de aanleg van de spooronderdoorgang moeten hier vier sociale huurwoningen van Rochdale worden gesloopt. In de beantwoording van de motie wordt voorgesteld om gelijk oplopend met het project spooronderdoorgang, met Rochdale in overleg te treden over een nieuw, nader te bepalen, woonprogramma bij station Diemen.

Kwaliteitsplan openbare ruimte (2013)

Het kwaliteitsplan Openbare Ruimte (KOR) bestaat uit drie complementaire onderdelen: de Visie Openbare Ruimte, het Handboek Openbare Ruimte en het Programmaboek.

De Visie Openbare Ruimte is het centrale beleidsstuk, waarin de beleidskeuzes zijn gemaakt ten aanzien van het beheer en de vernieuwing van de openbare ruimte in Diemen. In deze visie wordt de openbare ruimte beschreven en zijn de speerpunten en de kwaliteitsambities vastgelegd. Verbinden, ontmoeten en thuiskomen zijn de centrale thema's uit het plan.

Belangrijke speerpunten zijn:

- meer differentiatie in beheer, gebruik en inrichting;
- afstemmen van de inrichting op de identiteit van een buurt of plek;
- het verstevigen van routes, met name naar de (recreatieve) buitengebieden;
- het steviger inzetten op ontmoetingsplekken en recreatieve plekken.

Het Van Gemertplein scoort hoog in de prioriteitstelling van aan te pakken gebieden.

In het handboek wordt o.a. over de noord-zuid route opgemerkt:

Er is geen samenhang tussen het noordelijke deel van de route en het zuidelijke deel van de route. Zoals er ook geen samenhang is tussen de Ouddielerlaan ter hoogte van Ruimzicht en de Ouddielerlaan als fietspad in Diemen Noord. Gegeven de verkeersstructuur van Diemen zou men dit ook niet moeten willen nastreven. Het karakter van de Noord-Zuid route is veel meer die van een verbinding welke zich verkleurt per gebiedsdeel waar het zich in bevindt. De fragmenten Ouddielerlaan als fietspad in Diemen Noord, de Ouddielerlaan tussen de Diempolderweg en het centrum, het Centrum, de Burgemeester Bickerstraat, de noord-zuid route in Diemen Zuid richting Duivendrecht en Bergwijckpark, zouden als eenheid voorzien moeten worden van een consistente inrichting met bij voorkeur een doorgaande bomenstructuur. Richtlijnen worden meegegeven voor de inrichting van wijken, groengebieden, bedrijventerreinen en structuurdragers (water, weg/rail infrastructuur)

In het programmaboek 2016-2018 zijn vooral de teksten voor het station Diemen en voor het Van Gemertplein (plantsoen) relevant, zie bijlage 2.

Groenplan (2012)

Het groenplan is een thematisch beleidsplan, daarom is in het groenplan aangegeven dat het kan voorkomen dat het onderdelen bevat die knelpunten kunnen opleveren voor andere belangen van de gemeente Diemen of andersom. In dat licht vormt het groenplan een onderdeel van het afwegingskader waar, onderbouwd door andere gemeentelijke belangen, via besluitvorming van afgeweken kan worden.

Voor Spoorzicht wordt in het groenplan aangegeven dat voor de ontwikkeling van het voormalig sportpark de gemeentelijke structuurvisie het uitgangspunt is. De wensen uit het groenplan worden meegenomen voor zover dit past binnen het te realiseren programma en de ruimtelijke inrichting die daarvoor nodig is.

Spoorzicht wordt in het groenplan gezien als onderdeel van een groene oost-west as die doorloopt tot aan de Diem. Als richtinggevend streefbeeld is opgenomen: de gemeente behoudt en beschermt Spoorzicht als stadsnatuurgebied. De verbinding van Spoorzicht met het buitengebied in het oosten van Diemen en met het Diemer wandellandschap in het noorden (de Omloop) en in het zuiden (Ringvaart langs A10) is nog te verbeteren door de Ouddiemerlaan en de spoorlijnen bij de spoorwerkzaamheden te ondertunnelen met faunapassages en via paden aan te sluiten aan het padenstelsel in het Diemer wandellandschap. De toegangen zijn duidelijk herkenbaar en bezoekers worden via borden geïnformeerd over de flora en fauna en over de gedragscode in dit gebied. Er is een natuurspeelzone en een kleinschalig evenemententerrein voor buurtbarbecues. In de winter kan hier op natuurijs worden geschaatst. De waterkwaliteit is verbeterd door doorgaande watergangen en ecologische oeverzones.

Het Van Gemertplein is volgens het groenplan een bijzonder gebied. In het plan wordt het Van Gemertplein gezien als één van de groene parels die Diemen rijk is. Groene parels zijn gebieden die bijzondere cultuurhistorische, maatschappelijke, landschappelijke of recreatieve betekenis voor Diemen hebben. Het ambitieniveau voor deze belangrijke dragers van de hoofdgroenstructuur is hoog. Als richtinggevend streefbeeld wordt aangegeven: het is een overzichtelijk, toegankelijk, uitnodigend en lommerrijk parkje rond het water met jaarrond bloeiende beplanting. Recreatieve en sociale voorziening gericht op het park. Ontmoetingspunt voor mensen van verschillende leeftijd en cultuur. Vanuit hier is er een logische route naar het wandellandschap (aan de zuidkant langs de spoorlijn). Het groot onderhoud van het Van Gemertplein is enkele jaren uitgesteld vanwege de aanleg van de spooronderdoorgang.

Beleidsnotitie Verblijfsgebieden (1998)

In deze notitie is vastgelegd wat de verkeersaders in Diemen zijn met een maximum rijsnelheid van 50 km/uur en wat verblijfsgebieden zijn met maximum rijsnelheid van 30 km/uur. De Ouddiemerlaan is aangewezen als verkeersader met een maximum rijsnelheid van 50 km/uur.

Stadsregio Amsterdam

De Ouddiemerlaan is onderdeel van het regionaal fietsnetwerk. De ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn past binnen de Investeringsagenda Fiets en het bijbehorende uitvoeringsprogramma.

De Ouddiemerlaan bij het spoor is tevens onderdeel van de weginfrastructuur die geschikt moet zijn voor het openbaar vervoer. Daarbij is een rijsnelheid aangegeven van maximaal 50/km per uur. Dit is vastgelegd in een convenant tussen de gemeente en de Stadsregio in 2010. Buslijn 44 en nachtlijn 757 maken gebruik van deze route. De frequentie van buslijn 44 is verhoogd van 4 naar 6x per uur in de spits. Het ongelijkvloers maken van de spoor-kruising zal de betrouwbaarheid van dienstregeling ten goede komen. Tegelijkertijd zal de overstap tussen trein en bus zo goed mogelijk moeten worden gemaakt.

Tussen de verschillende haltelocaties die nu nog in beeld zijn (noordkant, zuidkant, voorplein) zal een nadere afweging moeten worden gemaakt in overleg met de Stadsregio Amsterdam en het GVB.

NS overeenkomsten en klanteisen

Voor het stationsgebied zijn het verleden (jaren '70) overeenkomsten afgesloten tussen de gemeente en NS. In de overeenkomsten zijn afspraken vastgelegd over de inrichting en het beheer en onderhoud van de stationsomgeving. Bij de herinrichting dient rekening te worden gehouden met deze afspraken en zullen deze, indien nodig, moeten worden aangepast aan de nieuwe situatie. De NS is daarmee een belangrijke externe partij en is gevraagd om aan te geven welke wensen zij heeft t.a.v. de nieuwe stationsomgeving.

Bestemmingsplan

Voor het plangebied gelden nu twee bestemmingsplannen (Noord aan de noordkant en Centrum aan de zuidkant van het spoor). In deze plannen is de bestaande situatie vastgelegd. Voor de aanleg van de spooronderdoorgang wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld dat de inpassing van de spooronderdoorgang regelt en de aanleg van de tijdelijke voorzieningen. Voor de inrichting van stationsomgeving in de eindsituatie zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld zodra bekend is hoe de nieuwe inrichting eruit komt te zien.

3. Eindproduct

Door de ongelijkvloerse kruising van de Ouddiemerlaan met de spoorlijn bestaat het opnieuw in te richten gebied uit vier deelgebieden (kwadranten) zoals indicatief aangegeven op de apart bijgevoegde tekening (bijlage 3). Voor drie kwadranten is sprake van een herinrichting van de openbare ruimte. Hierbij moet rekening worden gehouden met het inpassen van stationsvoorzieningen. Het gaat om de kwadranten die grenzen aan het Van Gemertplein (1), Buitenlust (3) en de Rode Kruislaan (4)

Voor Spoorzicht (kwadrant 2) is tevens een woningbouwopgave aan de orde. In dit deelgebied gaat het daarom niet alleen om het opnieuw inrichten van de openbare ruimte. Voor een deel gaat het hier ook om het terugbrengen van stationsvoorzieningen zoals een kaartautomaat en fietsenstallingen. Het parkeerterrein voor het station zal hier niet meer terugkeren omdat het niet meer rechtstreeks bereikbaar zal zijn vanaf de Ouddiemerlaan. Deze opgave zal daarom in de planvorming voor de zuidkant van het spoor worden meegenomen. Gezien de noodzakelijke inpassing van stationsvoorzieningen en de ambities vanuit de diverse gemeentelijke plannen, wordt woningbouw aan de zuidkant van het spoor als niet inpasbaar beoordeeld.

Gelet hierop bestaat het eindproduct bestaat in ieder geval uit de volgende onderdelen:

1. Inrichtingsplan openbare ruimte voor drie kwadranten (1,3,4)

Een inrichtingsplan met een concreet inrichtingsvoorstel en een kostenraming voor de herinrichting van de openbare ruimte in het gebied dat opnieuw moet worden ingericht. Op basis van de huidige inzichten betreft het de drie kwadranten die van zuid naar noord liggen tussen:

- de rotonde op de Ouddiemerlaan aan de zuidkant;
- de grens van de hoogbouwzone langs de Rode Kruislaan en de ML Kinglaan aan de zuidkant;
- de woonbebouwing in Buitenlust en de begraafplaats aan de noordoostkant;
- de goederenboog aan de noordkant.

Bij kwadrant 2 (Van Gemertplein) wordt de optie meegenomen om het tweerichtingen fietspad verder door te trekken richting het centrum tot aan de aansluiting op het fietspad richting het Mandelapark.

In het inrichtingsplan worden de klanteisen meegenomen vanuit de spooronderdoorgang die betrekking hebben op de stationsomgeving. Daarnaast zullen ook de wensen worden geïnventariseerd bij de bewoners, de gemeenteraad en bij andere belanghebbenden en externe partijen. Belangrijk aandachtspunt is o.a. de bereikbaarheid van de woonbuurten voor de hulpdiensten.

De optie dat het oostelijk perron wordt verplaatst naar de westkant van de Ouddielerlaan wordt, in afwachting van nadere besluitvorming, vooralsnog als variant meegenomen in de planvorming.

2. Stedenbouwkundig plan voor het noordwestelijk kwadrant (2, Spoorzicht)

Voor dit deelgebied wordt een verkenning uitgevoerd naar het toevoegen van woningbouw in de vorm van een stedenbouwkundig plan en een planeconomische doorrekening. Het plan-gebied wordt daarbij verruimd met het voormalig sportpark Spoorzicht, zie ook bijlage 1.

In het plan moet rekening worden gehouden met de terug te brengen stationsvoorzieningen, die op tijd beschikbaar moeten komen direct na afloop van de aanleg van de spoor-onderdoorgang.

Na besluitvorming over het stedenbouwkundig plan in de gemeenteraad kan een nadere planuitwerking plaatsvinden met onder andere een inrichtingsplan voor de openbare ruimte in dit deelgebied.

5. Aanpak (organisatie, financiën, planning, communicatie)

► Organisatie

Voor het opstellen van het inrichtingsplan voor kwadrant 1, 3 en 4 wordt een project-organisatie ingesteld met een gemeentelijke projectleider en een projectgroep met daarin medewerkers uit de relevante teams. Indien nodig zal de projectgroep worden verbreed met vertegenwoordigers van externe partijen (bijv. NS, ProRail, Waternet)

Door de projectgroep zal een verder uitgewerkt plan van aanpak worden opgesteld voor het opstellen van het inrichtingsplan.

De projectgroep is ook verantwoordelijk voor het tijdig informeren en raadplegen van de stuurgroep (zie hierna) en van de gemeentelijke adviesorganen zoals de WMO-raad, jongerenraad en de verkeerscommissie.

Voor de planvorming voor kwadrant 2 (Spoorzicht) wordt apart een projectorganisatie ingesteld met voor een deel dezelfde deelnemers als de projectorganisatie voor het inrichtingsplan. Belangrijke externe partij hierbij is Rochdale. Ook hiervoor volgt een plan van aanpak.

Boven de projectgroepen staat een stuurgroep met daarin in ieder geval de projectwethouder, en als ambtelijke opdrachtgevers de afdelingsmanagers Ruimtelijke Ontwikkeling en Ruimtelijk Beleid. De stuurgroep wordt ondersteund door de projectleider en een projectsecretaris.

Voorgesteld wordt om op bestuurlijk niveau de portefeuillehouder Verkeer/Ruimtelijke Ontwikkeling als projectwethouder aan te wijzen. Hij is ook het bestuurlijk aanspreekpunt voor de aanleg van de spooronderdoorgang en de tijdelijke overweg.

► Financiën

De kosten voor het opstellen en uitvoeren van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte komen voor rekening van het project spooronderdoorgang voor zover dit rechtstreeks te maken heeft met de aanleg van de spooronderdoorgang. Afhankelijk van de overige onderdelen die vanuit de gemeente in het inrichtingsplan worden opgenomen, zullen ook gemeentelijke (inrichtings/beheer) budgetten ingezet moeten worden.

De kosten voor het opstellen van een stedenbouwkundig plan voor het noordwestelijk kwadrant komen voor rekening van de gemeente Diemen. Hiervoor zal een grondexploitatie worden geopend en zal een voorbereidingskrediet worden aangevraagd ten laste van deze grondexploitatie.

Indien wordt gekozen voor de realisering van (sociale) woningbouw dan zullen nadere financiële afspraken worden gemaakt met de externe partij die deze woningen gaat realiseren. Die afspraken kunnen dan worden verwerkt in de grondexploitatie.

► Planning

In 2017 zal worden gestart met het opstellen van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte in de drie kwadranten. Hiervoor zal een nadere planning worden opgesteld als onderdeel van het plan van aanpak. Eerder is niet mogelijk vanwege andere projecten die ook capaciteit vragen.

De voorbereiding van het stedenbouwkundig plan voor het noordwestelijk kwadrant zal in de tweede helft van 2016 starten indien hiervoor dan al capaciteit beschikbaar kan komen. Anders schuift dit door naar 2017.

6. Rol raad, bestuurlijke regie

De gemeenteraad stelt de kaders vast. Dat heeft de gemeenteraad voor een belangrijk deel al gedaan bij de eerder genoemde beleidsplannen, de vastgestelde motie over woningbouw en bij de instemming met de bestuursovereenkomst tussen rijk en gemeente over de spooronderdoorgang. Daarnaast heeft de gemeenteraad zeggenschap over het beschikbaar stellen van financiële middelen voor dit project via de gemeentelijke begroting. Ook heeft de gemeenteraad de bevoegdheid tot vaststelling van bestemmingsplannen.

Naast deze formele bevoegdheden is het van belang om de gemeenteraad van begin af aan inhoudelijk te betrekken bij de verdere planvorming. Indien nodig kunnen gemeentelijke kaders worden bijgesteld binnen de speelruimte van vastgelegde afspraken met andere partijen. Als eerste stap zal deze startnotitie ter consultatie aan de gemeenteraad worden voorgelegd. In het plan van aanpak zal verder worden uitgewerkt op welke momenten de raad zal worden betrokken bij de planvorming.

7. Communicatie

In overleg met ProRail en de NS zal een communicatieplan worden opgesteld voor de aanleg van de spooronderdoorgang en de tijdelijke voorzieningen.

In afstemming hierop zal door de gemeente ook een communicatieplan worden opgesteld voor het opstellen van het inrichtingsplan en het stedenbouwkundig plan. Hierbij zal om ondersteuning worden gevraagd vanuit het Team Communicatie van de Duo+ organisatie. Daarbij zal worden aangegeven op welke wijze burgerparticipatie via de participatieladder invulling zal krijgen. Belangrijke doelgroepen zijn in ieder geval de direct omwonenden, de OV-reizigers en de overige inwoners van Diemen.

Bijlagen:

1. vertrekpunt woningbouw omgeving station Diemen
2. buurtbladen station Diemen en Van Gemertplein (plantsoen)
3. tekening plangebied inrichtingsplan (kwadranten 1,3, 4) en stedenbouwkundig plan (kwadrant 2), aparte bijlage bij deze startnotitie

Bijlage 1:

Vertrekpunt omgeving station Diemen



- Herinrichting betreft vooral noordwestzijde (incl. driehoek Spoorzicht) als zuidwestzijde spoor.
- Grootschalige herinrichting is nodig na afronding spooronderdoorgang en verwijderen tijdelijke overweg.
- Voorkeur voor toevoegen woningbouw ligt aan noordzijde (het rode kader op de luchtfoto).
- Groen karakter van het gebied respecteren.
- Ingeschat is dat ruimte bestaat voor ca. 100 woningen, meer mag.
- 50% sociaal, 50% vrije sector (koop of huur).
- Logisch uitgangspunt lijkt dat de sociale huurwoningen gestapeld worden, in de buurt van het station. De vrije sectorhuurwoningen bij voorkeur grondgebonden, in aansluiting op de tuindorp inrichting van de buurt Spoorzicht. De ontsluitingsstructuur van Spoorzicht speelt hierbij een belangrijke (contextuele factor) die bepalend is voor het maximaal te realiseren programma. Ook de geïsoleerde ligging van dit gebied in relatie tot sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt bij ontwikkelingen in dit gebied.
- Parkeren, ten behoeve van het station, straks voornamelijk aan de zuidkant spoor afwikkelen
- Fietsparkeren aan weerszijden van spoorlijn.
- Planning woningbouwplan vooralsnog: over 5 jaar in uitvoering.
- Vanuit milieuoogpunt vormen externe veiligheid, spoorweggeluid, weggeluid en industrie geluid (vanwege spoorwegemplacement) belangrijke aandachtspunten.

Bijlage 2: Kaartbladen uit programmaboek bij kwaliteitsplan openbare ruimte

Buurtnummer 35

Station Diemen

station

Laatste reconstructie: nvt



	Gras	Beplanting	Bomen	Natuurlijk groen	Water & Oevers	Straat meubilair	Rijbaan	Fietspad	Voetpad
Ambitie:	B	A	A	C	A	A	B	A	A
Score:	1	2	1	1	1	2	2	1	2
	Zwerfvuil	Honden poep	Bekladding	Onkruid in beplanting	Onkruid op verharding			Totaal Schoon	Totaal Heel
Ambitie:	A	A	A	A	A			A	A
Score:	1	1	1	1	1			1	1
	Identiteit	Groen & Water	Materiaal gebruik	Onderhoudbaarheid	Natuur & Ecologie				
Ambitie:	B	A	A	A	C				
Score:	1	2	2	1	1				
	Verkeers veiligheid	Auto parkeren	Fiets parkeren	Toegankelijkheid					
Ambitie:	A	B	A	A					
Score:	3	1	1	1					
	Sociale veiligheid	Betrokken burgers	Spelen	Recreatieve voorzieningen	Activiteiten & Evenementen				
Ambitie:	A	B	C	C	B				
Score:	3	2	1	1	2				

Toelichting beoordeling

In 2014 zijn de geluidschermen rondom station Diemen vervangen en is het groen en de verlichting verbeterd. Door deze werkzaamheden scoort de kwaliteit van het gebied rond het station redelijk. De verkeersveiligheid scoort echter slecht door de ongelijkvloerse kruising en de verkeersonveilige situatie voor het stationsgebouw. Ook is de verharding op het parkeerterrein aan de noordzijde van het station slecht en is het door wateroverlast soms slecht toegankelijk. Door een groenere inrichting en door de parkeerplaats beter in te passen in de omgeving kan de aantrekkelijkheid van het gebied verbeterd worden. Ook het aanleggen van toegankelijke bushaltes voor het station kan de verkeerssituatie en toegankelijkheid van het gebied verbeteren.

Op dit moment worden er in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) plannen uitgewerkt om een ongelijkvloerse overweg aan te leggen. Voorstel is om deze werkzaamheden te combineren met maatregelen om de ambitie voor de kwaliteit van de openbare ruimte te realiseren.

Van Gemertplantsoen

parel

Laatste reconstructie: 1973



	Gras	Beplanting	Bomen	Natuurlijk groen	Water & Oevers	Straat meubilair	Rijbaan	Fietspad	Voetpad
Ambitie:	B	A+	A	B	A	A	B	C	A
Score:	1	1	1	1	2	2	3	1	1
	Zwerfvuil	Honden poep	Bekladding	Onkruid in beplanting	Onkruid op verharding			Totaal Schoon	Totaal Heel
Ambitie:	A	A	A	A	B			A	A
Score:	1	1	1	1	1			1	1
	Identiteit	Groen & Water	Materiaal gebruik	Onderhoud baarheid	Natuur & Ecologie				
Ambitie:	A	A	A	C	B				
Score:	4	3	4	1	1				
	Verkeers veiligheid	Auto parkeren	Fiets parkeren	Toeganke lijkheid					
Ambitie:	A	C	A	A					
Score:	1	1	1	1					
	Sociale veiligheid	Betrokken burgers	Spelen	Recreatieve voorzien ingen	Activiteiten & Evene menten				
Ambitie:	A	B	A	A	B				
Score:	2	2	3	4	3				

Toelichting beoordeling

De reconstructie van het Van Gemertplantsoen is vertraagd in verband met de geplande ondertunneling van de Ouddiemerlaan en de herinrichting van het omliggend stationsgebied.

Het onderhoud is grotendeels op niveau. In 2015 is er onderhoud uitgevoerd aan het Van Gemertplantsoen, waarbij de groenvoorziening is aangepakt en de paden zijn vernieuwd. Daarmee is het onderhoud op ambitieniveau gebracht. De ambitie ten aanzien van de inrichting van het gebied wordt naar verwachting in 2018 gerealiseerd in combinatie met de geplande werkzaamheden voor de ondertunneling. De ambitie is om hoog in te zetten op de betrokkenheid van de burger bij de nieuwe inrichting van het park. De groene belevingswaarde is een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting van het gebied. Daarbij zijn de aansluitingen bij het wandellandschap belangrijk en worden waar nodig ecologische verbindingen in stand gehouden. Mogelijk kan er bij de inrichting van het park ook rekening worden gehouden met het organiseren van kleine evenementen en activiteiten. Bij herinrichting van het Van Gemertplantsoen kan ook de verkeersonveilige situatie voor het stationsgebouw worden aangepakt. Door een onduidelijke en onoverzichtelijke situatie bestaat op de aansluiting Ouddiemerlaan/Van Gemertplein een verkeersonveilige situatie.